

## LA RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DEL BUQUE EN EL DERECHO PERUANO

### THE LIABILITY OF THE OWNER OF THE SHIP IN THE PERUVIAN LAW

*Ernesto Calderón-Burneo*  
Profesor principal  
Universidad de Piura  
ernesto.calderon@udep.pe  
Perú, Lima

Recibido: 19 de diciembre de 2018

Aceptado: 13 de mayo de 2019

#### SUMARIO

- Introducción.
- Propietario y naviero. Dificultades de delimitación conceptual.
- La responsabilidad del propietario del buque.
- Conclusiones.

#### RESUMEN

Este trabajo se ocupa del estudio del régimen de responsabilidad del propietario del buque en el Derecho peruano. Tradicionalmente, las normas del Libro III del Código de Comercio han generado cierta incertidumbre acerca del alcance de sus disposiciones sobre este asunto. Este trabajo propone una interpretación de sus preceptos que permita entenderlos de una forma coherente, sobre todo con el contexto en el cual éstas fueron aprobadas. Los matices en torno a la responsabilidad del propietario del buque exceden el campo de la mera responsabilidad civil y hoy en día las obligaciones que éste asume frente a la Administración Pública constituyen un aspecto vital para la moderna empresa de navegación. Por estas razones el autor plantea, también, un enfoque general de este asunto a la luz de las normas de Derecho interno aprobadas por el Perú y los tratados internacionales.

#### ABSTRACT

This paper deals with the study of the liability of the owner of the ship in the Peruvian Law. Traditionally, the rules of “Libro” III of the Peruvian Commercial Code have generated some uncertainty about their scope on this matter. This paper proposes an interpretation of the Commercial Code rules that allows to understand them in a coherent way, especially with the context in which they were passed. The many aspects around the liability of the owner of the ship exceed the field of mere civil liability and nowadays the obligations that the owner of the ship assumes under the public regulation constitute a very important aspect for the modern shipping company. For these reasons, the author also proposes a general approach to the “administrative liability” of the owner of the ship considering the most relevant rules of the Peruvian domestic Law and the main international treaties.

#### PALABRAS CLAVE

Daños producidos por la contaminación marítima, propietario del buque, responsabilidad civil del propietario del buque, responsabilidad por vertidos de hidrocarburos.

#### KEYWORDS

Maritime pollution, liability of the owner of the ship, oil pollution, owner of ship, pollution damages.

## INTRODUCCIÓN

La explotación marítima de los buques como actividad económica –constitutiva de empresa– genera los riesgos propios de una organización que tiene como objetivo destinar un servicio al mercado. Ese riesgo empresarial en ocasiones produce daños, ya sea porque éstos se suscitan a raíz de un incumplimiento contractual o, tal vez, porque incumplen una regla general de no dañar a terceros, esto es, se originan en un espacio ajeno a los pactos privados (responsabilidad extracontractual) o, incluso, pueden llegar a ser el producto del incumplimiento de alguna normativa sectorial, generalmente vinculada a la actividad de regulación, ámbito en el cual una infracción administrativa acarrea ya no una responsabilidad civil propiamente dicha, sino una de tipo administrativo tramitada, como regla, en el marco de un procedimiento sancionador.

La relevancia que adquiere la posesión del buque como elemento central en la empresa de navegación rivaliza, en ocasiones, con la importancia que las normas asignan a la figura de su propietario, y esto ocurre, especialmente, cuando se trata de normas que regulan la responsabilidad patrimonial. El abrumador protagonista del buque como objeto central de la explotación de la empresa de navegación y que, incluso, fue durante siglos su única manifestación externa, marca una diferencia clara con el fondo empresarial de cualquier empresario terrestre. Considerando todo esto, no es de extrañar que la responsabilidad por las obligaciones contraídas durante la explotación del buque muchas veces haya recaído en el titular de la empresa y muchas otras en cabeza del propietario, sea o no, el naviero.

El principal objetivo de este trabajo es brindar un esquema simple para interpretar las principales normas peruanas referidas a la responsabilidad del propietario del buque. Sin duda, cada situación merece un análisis detallado que superaría los evidentes límites que un estudio de este tipo tiene. Aun así, considero que tanto las normas referidas a las responsabilidades contractuales derivadas de la explotación, como el régimen de infracciones administrativas que aquí trato (responsabilidad por contaminación), constituyen dos buenas –y apropiadas– excusas para encontrar criterios de aplicación general.

## PROPIETARIO Y NAVIERO. DIFICULTADES DE DELIMITACIÓN CONCEPTUAL

### El origen

La diferenciación de los sujetos que intervienen en la empresa marítima sufre –aunque parezca inverosímil– la influencia arcaizante de una legislación poco renovada y un engranaje forzado entre tres grupos de normas: las privadas referidas a la navegación marítima, aquellas otras destinadas a regularla desde el punto de vista administrativo y, por último, las disposiciones contenidas en tratados internacionales ratificados por el Perú.

El régimen de la responsabilidad patrimonial del propietario del buque evidencia cierta opacidad como reflejo de una legislación fragmentada y, en ocasiones, mal interpretada, y que está representada básicamente por un Código de Comercio (C.Com.) anclado en otros tiempos y que exige, de forma cada vez más recurrente, una revisión integral y una modernización de sus preceptos.

Uno de los tópicos recurrentes que giran en torno a la responsabilidad patrimonial del propietario del buque es precisamente la discusión sobre si los códigos decimonónicos llegaron a diferenciar claramente la figura del propietario de la del naviero. Y este, en mi opinión, es un buen punto de partida. En ese sentido, parece claro que el régimen del naviero y el de todos los auxiliares de la navegación – hoy suficientemente diferenciado– experimentó un proceso evolutivo que no fue estrictamente jurídico, es más, el tratamiento a nivel legislativo de dichas figuras fue precedido por un evidente proceso de económico de especialización al interior de la empresa marítima lo cual produjo –finalmente– la aparición de categorías jurídicas que hoy entendemos separadas. Me gusta pensar que este proceso se asemeja a un *Big Bang* económico, seguido de un *Big Bang* jurídico (García-Pita, 1999, página 27), en cuyo punto cero comercio y navegación estaban unidos en unos mismos sujetos. De esta forma, la primera fractura se produjo entre la empresa terrestre de intermediación y la empresa marítima, en un segundo momento, se distinguiría la titularidad dominical del buque de la actividad de explotación.

El influjo de la codificación francesa durante la primera mitad del siglo XIX dejó claro que tanto la discontinuidad en la explotación y las formas de empresa generalizadas influyen decisivamente en la confección de las normas (Girón, 1959, página 5). En efecto, durante los siglos XVIII y XIX la idea del viaje-empresa representa de manera inequívoca la discontinuidad en la explotación del buque. El estado del desarrollo de la técnica hacía todavía que la seguridad en la navegación no sea la ideal y la superposición de las actividades comerciales y navieras ocasionaba que el aislamiento obligara al capitán “a comerciar, procurando, como mejor sepa, la carga de retorno” (Girón, 1959, página 5). Considerando todo esto, no ha de extrañar la dirección tomada por el C. Com. español de 1829 y en parte por su sucesor de 1885, los cuales constituyen antecedentes directos -sino versiones más antiguas- de sus similares peruanos de 1853 y 1902<sup>1</sup>.

He aquí el primer escalón del problema que ha de solucionarse recurriendo a las normas del C. Com. pues, si la figura del naviero se ha presentado por momentos enturbiada, no menos confusos parecen los fundamentos que legitiman la responsabilidad patrimonial del propietario no naviero por obligaciones surgidas a raíz de la explotación del buque.

1 Los códigos latinos tardaron en tomar nota de los cambios que ya se hacían evidentes en la empresa marítima de mediados del siglo XIX. La explotación a cargo del no propietario resultaba aún un hecho desconocido. Por ejemplo, el C. Com. francés hacía soportar al propietario la responsabilidad por los actos del capitán, debido a que suponía que éste era, al mismo tiempo, armador, (Ripert, 1954, página 117). La tendencia, en cambio, seguida por el C. Com. alemán, ya hacia finales del siglo, distinguía la explotación del buque en manos de quien además era el propietario -*Reeder*- de aquella otra llevada cabo por un poseedor legítimo -*Ausrüster*-, (Wüstendörfer 1950, páginas 114-116). Conviene, sin embargo, darle una mirada a lo que en 1885 se tenía entre manos al aprobarse el C. Com. español, el cual directamente copiamos en lo referido al “comercio marítimo” y que aún es norma vigente en el Perú. Sobre él se ha dicho -no sin razón- que reflejaba una estampa del periodo precedente, asunto problemático si es que se piensa en el tráfico que debía regular y que no supo adivinar (Girón, 1958, páginas 41 y ss.); los cambios que ya comenzaba a experimentar la empresa de navegación durante ese periodo mostraban una clara tendencia hacia la separación/especialización de las funciones, no sólo marítimas en estricto, sino también las de la propia organización terrestre; la propiedad de flota empieza a entenderse como una unidad de negocio que relevó el cálculo contable aislado, más propio del “viaje empresa” y, finalmente, la “indomiciliarización” de la empresa comienza a ceder frente a una organización en tierra que operaba como una correspondencia para la red de consignatarios y agentes; más allá de esto, llama mucho la atención que el buque haya seguido estando al centro de las relaciones jurídicas que se producían con ocasión de la navegación, aunque esto tal vez se haya debido a que el empleo de sociedades terrestres como empresas navieras aún estaba en un periodo de tránsito hacia un uso más difundido.

Sin ánimo de ser simplista, se podría decir que la responsabilidad marítima o náutica se ha fundamentado como una responsabilidad funcional, es decir, derivada de la explotación del buque. Esta es una función que corresponde al naviero y no al propietario (García-Pita, 1999, página 29); pero, precisamente, la incertidumbre a la que nos conducen los textos muchas veces ha llevado a considerar que la explotación sin propiedad no es una fórmula admitida en las normas y, otras veces, a considerar que la responsabilidad marítima no podría estar vinculada exclusivamente a la explotación, sino más bien, a un sistema de garantías que faciliten obtener una reparación del daño. A decir verdad, en ambos casos hay algo de cierto y el esquema moderno de la responsabilidad del propietario del buque hace necesario que se identifique adecuadamente ambos supuestos: en primer lugar, si estamos frente a una responsabilidad por la explotación del buque y si corresponde, por tanto, incluir al propietario en el elenco de los sujetos jurídicamente responsables; o si, por el contrario, estamos frente a una responsabilidad objetiva que recae directamente sobre el propietario por el sólo hecho de serlo, independientemente de si tenga o no la calidad de empresario de la navegación.

Además -y como resulta evidente- aunque este no es un trabajo sobre el naviero y su régimen jurídico, no es posible identificar una figura y, por lo tanto, el fundamento de su responsabilidad, cuando es complicado definir la figura en sí misma. En términos sencillos esto se puede explicar diciendo que el propietario del buque es aquella persona, natural o jurídica, que sobre él ostenta una titularidad dominical. Esto no es nada complicado de entender. A partir de este punto las combinaciones posibles son dos: propietario que al mismo tiempo es naviero y; el naviero que no es propietario. Si ambas figuras son -como hoy se reconoce- distintas, ¿dónde está el problema? El problema no es complejo, aunque la explicación del mismo sí lo es: al parecer, unas veces la responsabilidad que recae sobre propietario es por ser, precisamente, propietario, y, en otras, su régimen de responsabilidad es tan distinto que se asemeja al del naviero.

Las normas contenidas en el C. Com. han representado de forma reiterada un obstáculo para identificar al naviero y, por tanto, diferenciar su régimen de forma clara respecto al del propietario. Las razones que explican

esto son variadas (Pulido, 2010, páginas 1830 y 1831); tal vez una de las causas más evidentes sea la “inadecuada delimitación” de los conceptos jurídicos -especialmente el de naviero- y que cobra especial relevancia al invocar la limitación de la responsabilidad por las deudas contraídas durante la expedición (Pulido, 2010, página 1831).

En efecto, aunque nuestro C. Com. parece equiparar la figura del comerciante con la del naviero, es muy llamativo que de forma reiterada -sobre todo en la doctrina anterior al C. Com. y en la propia legislación de la etapa clásica de la codificación en el siglo XIX- las nociones de naviero y propietario hayan sido identificadas debido a un “anacronismo histórico” y una “polarización del problema conceptual” (García-Pita, 1999, página 28). Es precisamente el debate sobre la responsabilidad patrimonial lo que ha generado cierta oscuridad en la delimitación de ambas figuras debido, esencialmente, a la necesidad de hallar un responsable contra quien dirigir las reclamaciones indemnizatorias.

En resumen, las posibles salidas que se dan dependen de los siguientes puntos de vista: (García-Pita, 1999, página 28)

- Considerar que la responsabilidad recae en el propietario del buque, en cuanto titular del dominio;
- Obien, centrar el análisis en la responsabilidad del naviero, sea o no propietario.

### **El naviero y el propietario en las normas marítimas peruanas.**

Insistiendo en la necesidad de encuadrar dentro de la dualidad naviero/propietario el fundamento de la responsabilidad de este último, se puede entender entonces que el punto de partida gira en torno a explicar qué se entiende por cada uno de ellos en las principales normas marítimas peruanas.

El C. Com. no define qué es el naviero –o al menos no lo hace directamente- aunque incluye una mención al mismo en el segundo párrafo del artículo 599 cuando dice que “se entiende por naviero, la persona que encargada de avituallar o representar el buque en el puerto en que se halle”. Como puede verse, aparentemente las claves en torno a las que gira esta definición

son la actividad de avituallamiento de la nave y la representación del buque. Llama la atención que una figura tradicionalmente tan compleja como la del naviero -que incluso el propio C. Com. asimila a la del comerciante- sea entendida en base a unas coordenadas tan básicas. De alguna manera esto resultaría contradictorio con la propia lógica del C.Com. pues al regular en su Libro Tercero al comercio marítimo debería seguir la tendencia (marcada por el Derecho mercantil terrestre en cuanto a la relación empresario/empresa) de considerar al naviero como punto central en torno al cual se desarrolla la empresa marítima como organización de la actividad de navegación (Wüstendörfer, 1950, página 38).

Este dato no ha pasado desapercibido y han surgido opiniones que apuntan en otro sentido al momento de hallar una definición legal de naviero en el C. Com. Por este motivo, se ha afirmado -no sin razón- que en realidad lo que ocurre es que existe una evidente paradoja en la normativa del C.Com. pues cuando éste intenta definir al naviero, en realidad está definiendo al consignatario marítimo. Como elemento adicional de esta paradoja hay que mencionar que cuando el C. Com. incluye una definición más o menos acertada del naviero, se está refiriendo en realidad a otra figura: el gestor naval (García-Pita, 1999, página 30).

Al margen de la discusión sobre si la definición de naviero es correcta o está incluida en tal o cual pasaje de la norma, conviene determinar si es que nuestro viejo C. Com. llegó a concebir una explotación sin propiedad como presupuesto de la regulación del buque y su explotación. En ese contexto, particular importancia tiene el primer párrafo del artículo 599:

El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán y las obligaciones contraídas por éste para reparar, habilitar y avituallar el buque, siempre que el acreedor justifique que la cantidad reclamada se invirtió en beneficio del mismo (...).

En primer lugar, parece claro que la intención de desvincular de la propiedad cualquier actividad de organización de la expedición marítima es clara. El Título I del Libro III del C. Com. se denomina “De los propietarios y de los navieros” y esa es la fórmula que emplea el artículo 599 que, además, le sirve

de introducción; la expresión “el propietario del buque y el naviero (...)” evidencia, en mi opinión, la confirmación que el C. Com. concibe una explotación marítima del buque separada de la propiedad. Además, el artículo 601 emplea nuevamente esta fórmula al separar el supuesto de hecho cuando afirma que: “Ni el propietario del buque, ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si este se excediere de las atribuciones y facultades que le corresponden (...)”.

Las sospechas que de eso es efectivamente así vienen también apoyadas por los pasajes siguientes del C. Com. cuando al referirse expresamente a la responsabilidad hace un tratamiento separado de los supuestos.

Así, el artículo 600 señala que:

El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de terceros, a que diere lugar la conducta del capitán en custodia de los efectos que cargó en el buque, pero podrá eximirse de ella haciendo abandono del buque con todas sus pertenencias, y de los fletes que hubiere devengado en el viaje.

En realidad, aquí el C. Com. intenta establecer un régimen de responsabilidad que claramente está vinculado a la fase dinámica de la explotación del buque, es decir, una responsabilidad derivada de la inserción del buque dentro de una organización de medios técnicos y humanos que tiene como finalidad ponerlo a navegar, haciendo además una alusión directa al empleo del mismo en el transporte de mercaderías (efectos, fletes). Si se interpreta este artículo a la luz de los pasajes precedentes, no debería causar sorpresa la falta de mención al propietario, o mejor dicho, al propietario no naviero, pues en mi opinión, queda clara la opción del C. Com. de dispensar un régimen jurídico diferenciado hacia ambas figuras<sup>2</sup>.

2 No quisiera con este resumen pasar por alto la difícil tarea que aún representan los términos en cuanto a su interpretación. A pesar que pueda entenderse que efectivamente el C. Com. no exige la condición de propietario para ser considerado naviero, la doctrina de forma reiterada ha alertado que el legislador (en este caso el español, durante el proceso de reforma de su C. Com. de 1885) no supo acertar al plasmar en las definiciones algo que ya se veía como realidad en la empresa de navegación del siglo XIX, es decir, en vez de preocuparse más por las transformaciones económicas que ya se producían en cuanto a la explotación, la atención del C. Com. se centró en resolver un problema de apoderamiento respecto a la “representación de la propiedad” (Pulido, 2010, pp. 1837 y 1838). Considerado todo esto, parece entonces

No se debe pasar por alto que la responsabilidad por la explotación se encuentra dispersa a lo largo del articulado del C. Com., el cual -con meridiana claridad- sitúa una serie de obligaciones en cabeza de quien organiza y gestiona la empresa marítima. Véase, por ejemplo, la regulación del contrato de fletamento, la cual básicamente se dedica a disciplinar un conjunto de derechos y obligaciones entre fletante y fletador. No menciona en ningún caso al propietario, y -casi cuidadosamente- cuando se trata de delimitar el contenido de las obligaciones relativas a la puesta a disposición de la nave, menciona al fletante en todos supuestos (artículos 682 y ss.). Algo similar ocurre con las obligaciones surgidas a raíz del abordaje pues está claro que el código asume que el único responsable de las indemnizaciones será el naviero (artículo 839) y así lo entiende también la doctrina (Ruiz Soroa/Martín Osante, 2006, página 86).

Por otro lado, hay que resaltar la particular importancia que ha tenido en los últimos años la Ley 28583 denominada, Ley de Promoción y Reactivación de la marina mercante nacional (LPRMM), norma que pretendía ser una opción legislativa con una evidente finalidad de fomento y la cual incluye una serie de medidas (sobre todo tributarias y facilidades para la obtención de permisos de operación de naves) que giran en torno a la figura de lo que ella misma define como “naviero nacional”. En la lógica de la LPRMM (artículo 4) naviero nacional o empresa naviera nacional se entiende por:

La persona natural de nacionalidad peruana o persona jurídica constituida en el Perú, con domicilio principal, sede real y efectiva en el país, que se dedique al servicio del transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje y/o tráfico internacional y sea propietario o arrendatario bajo las modalidades de Arrendamiento Financiero o Arrendamiento a Casco Desnudo, con opción de compra obligatoria, de por lo menos una nave mercante de bandera

más realista considerar que la explotación del no propietario es, en todo caso, una de las posibilidades admitidas por el C. Com. la cual se agregaría a las posibilidades que llamaré “clásicas” y que también están allí contenidas. Por tanto, el naviero será, en un primer momento, un gestor del propietario [algunas voces dicen que trataría más bien de un consignatario (García-Pita, 1999, p. 31)], en segundo lugar, podría ocurrir que el naviero sea al mismo tiempo propietario (Ruiz Soroa/Gabaldón García, 2006, pp. 356 y 357) y, por último, es posible que el naviero sea gestor de una copropiedad, lo cual fue una de las innovaciones del texto original de 1885 (Pulido, 2010, p. 1839).

peruana y haya obtenido el correspondiente Permiso de Operación de la Dirección General de Transporte Acuático.

Está claro que la LPRMM, su reglamento y leyes modificatorias (Leyes 29475 y 30580) no fueron concebidas con una vocación de ser normas generales que regulen la actividad de transporte acuático, ni mucho menos de la actividad de navegación marítima, fluvial o lacustre. Indudablemente su definición de naviero está destinada a delimitar su ámbito de aplicación y el otorgamiento de ciertos beneficios a quienes -dentro del marco normativo que ella misma establece- cabe reconocer como navieros nacionales. A pesar de esto, es conveniente rescatar que esta norma, mucho más reciente que el C.Com. y que -en principio- debería entender mejor el estado actual de la actividad que busca regular, no anuda a la definición de naviero la necesidad de ser propietario de un buque. Sigue -tal vez sin proponérselo- la tendencia vigente de definir al naviero por lo que éste hace.

En efecto, es clave para la definición del naviero de la LPRMM que se “dedique al servicio del transporte acuático en tráfico nacional o cabotaje y/o tráfico internacional” (artículo 4 de la Ley N° 28583), la norma no recurre a la propiedad del buque como condición para calificar como naviero. No conviene, sin embargo, perder de vista que la finalidad promotora de la LPRMM sí que exige que dicho naviero sea, además, nacional y esta parece ser la condición que activa la posibilidad de beneficiarse de un tratamiento favorable en el régimen de importación de la propia nave, sus partes integrantes y accesorios (artículo 8 de la Ley 29475). Ahora bien, el hecho que sea nacional es un requisito que tiene dos dimensiones, no sólo se refiere a que el naviero tiene que ser peruano, sino también que sea propietario de, al menos, una nave de bandera peruana. La primera dimensión de la nacionalidad del naviero aparece como una exigencia inmediata y que no admite condicionamientos ni matices pues el mismo artículo 4 señala en su segundo párrafo que:

La propiedad de la persona jurídica debe ser nacional y que por lo menos el cincuenta y uno por ciento (51%) del capital social de la empresa, suscrito y pagado, debe ser de propiedad de ciudadanos peruanos. El Presidente del Directorio, la mayoría de Directores y el Gerente General, deben

ser de nacionalidad peruana y residir en el Perú.

El requerimiento de que sea propietario de un buque con matrícula peruana no se muestra, en cambio, como un requisito tan estricto, pues al menos en su versión original la norma (artículo 7.2 de la Ley N° 28583) sólo exigía que:

(...) para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente y, en los casos de inexistencia de naves propias o bajo las modalidades a que se refiere el numeral 7.1, se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por Navieros Nacionales o Empresas Navieras Nacionales, por un período que no superará los seis (6) meses.

Precisamente esta última exigencia ha sido reformulada mediante una modificación del mandato contenido en este artículo 7.2 el cual, además, ya había sido modificado también por la ley 29475. Así, mediante la Ley 30580, se establece ahora que

(...) para el transporte acuático entre puertos peruanos únicamente, y en los casos de inexistencia de naves propias o arrendadas bajo las modalidades a que se refiere el párrafo 7.1, se permitirá el fletamento de naves de bandera extranjera para ser operadas, únicamente, por navieros nacionales o empresas navieras nacionales, por un período de tres años a partir de la emisión del respectivo permiso de operación otorgado por la Dirección General de Transporte Acuático del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. Dicho plazo puede ser prorrogado por un plazo de hasta un máximo de un año, por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones a solicitud de la empresa naviera nacional o naviero nacional.

No puede negarse, entonces, que la intención de la norma parece haber sido generar incentivos para que los navieros nacionales sean propietarios de buques, es decir, como parte de las finalidades propuestas se buscaba incrementar la flota mercante nacional y, precisamente, los más interesantes beneficios tributarios estaban destinados a lograr ese fin. De forma expresa, el reglamento de la LPRMM (D.S. 014-2011-MTC) hace hincapié en esto cuando en el artículo 46.1 señala que:

El transporte acuático comercial en tráfico nacional o cabotaje está reservado,

exclusivamente, a naves mercantes de bandera peruana de propiedad de naviero nacional o fletadas bajo las modalidades de arrendamiento financiero o bajo arrendamiento a casco desnudo, con opción de compra obligatoria, salvo lo dispuesto por el numeral 7.4 del artículo 7 de la Ley.

Pero -insisto- no hay forma de vincular directamente -al menos desde el punto de vista conceptual- una identidad entre la figura del naviero nacional con la del propietario. Por todas estas razones se puede decir, en mi opinión, que la LPRMM contiene una definición amplia que incluye tanto al naviero propietario como al que no lo es, en este último caso bastará acreditar que posee un buque legítimamente debido a la existencia de un contrato de arrendamiento a casco desnudo o, en todo caso, a un contrato de *leasing*<sup>3</sup>.

Normas sectoriales de similar importancia siguen este mismo camino, como es el caso de D.S. 015-2014-DE (Reglamento del D.L. 1147) que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas, el cual si bien no aborda directamente -debido a sus finalidades- la dicotomía propietario/naviero, tampoco deja dudas sobre la distancia entre ambas nociones cuando brinda un tratamiento separado de ambas figuras en algunos supuestos -especialmente referidos a responsabilidad- a lo largo de su articulado (por ejemplo, los arts. 288, 670.1, 756.b, 758.1 y Anexo Sección B). Así, puede comprobarse cómo el propietario, armador y operador de la nave son susceptibles de ser imputados de forma separada por la comisión de infracciones administrativas y que están relacionadas básicamente con la labor de supervisión de la navegación acuática que tienen encargadas las Capitanías de Puerto.

## **LA RESPONSABILIDAD DEL PROPIETARIO DEL BUQUE**

### **La teoría clásica**

Para entender los antecedentes de esta postura, al menos en el Derecho peruano, hay que

3 El régimen de excepción temporal a las disposiciones de la LPRMM, aprobado mediante D.L. 1413, tampoco exige que el naviero (nacional o extranjero) deba ser propietario del buque de ópera.

interpretar conjuntamente el contenido de tres artículos del C. Com., algunos de ellos ya los he mencionado en este trabajo.

En primer lugar, hay que tener claro que el C. Com. sí llegó a contemplar una explotación del buque separada de la propiedad tal como confirma el artículo 599 cuando establece que “El propietario del buque y el naviero serán civilmente responsables de los actos del capitán (...)”. Además, el C. Com. separa la responsabilidad por las obligaciones contraídas para reparar o avituallar el buque, de otras a las que podríamos considerar más propias del empleo del buque en la navegación -específicamente en el transporte en la visión del C.Com.- y que están específicamente mencionadas en el artículo 600 cuando incluye sólo al naviero como solitario responsable al señalar que “El naviero será también civilmente responsable de las indemnizaciones en favor de tercero, a que diere lugar la conducta del capitán en la custodia de los efectos que cargó en el buque (...)”.

Pues bien, muchas veces las normas contenidas en ambos pasajes han sido interpretadas de forma conjunta con otros preceptos con la intención de incluir al propietario no naviero dentro del conjunto de sujetos responsables por aquellas obligaciones que tienen su origen en el aprovechamiento dinámico de la nave. Esto siempre ha generado cierta perplejidad debido a que efectivamente aquel propietario que no se ocupa del *esercizio* de su propio buque, no es -evidentemente- el titular de la empresa de navegación.

Los pasajes en cuestión son los artículos 601 y 603 del C. Com. El primero de ellos incluye una regla para liberar de responsabilidad por las obligaciones contraídas por el capitán en exceso de sus facultades, de esta forma dicho pasaje determina que:

Ni el propietario del buque ni el naviero responderán de las obligaciones que hubiere contraído el capitán, si éste se excediere de las atribuciones y facultades que le correspondan por razón de su cargo, o le fueron conferidas por aquéllos. No obstante, si las cantidades reclamadas se invirtieron en beneficio del buque, la responsabilidad será de su propietario o naviero.

El segundo de ellos, el art. 603, contiene un mandato cuyo contenido podría causar cierta confusión y dice textualmente:

Los copropietarios de un buque serán civilmente responsables en la proporción de su haber social, a las resultas de los actos del capitán, de que habla el artículo 600. Cada propietario podrá eximirse de esta responsabilidad por el abandono ante notario de la parte de propiedad del buque que le corresponda.

El empleo del término copropietarios ha justificado sostener -algunas veces- que el régimen de responsabilidad del propietario del buque es uno de naturaleza objetiva sustentado en motivos sobre los cuales me detendré seguidamente. En efecto, ante la primera referencia a la responsabilidad del propietario (artículo 599) se podría pensar que la justificación última de la misma reside precisamente en que el acreedor tendrá que demostrar que la cantidad tomada por el capitán ha sido invertida en “reparar, habilitar y avituallar” el buque. Frente a esa situación la responsabilidad del propietario estaría -lógicamente- sustentada en el hecho que dicha inversión ha permitido mantener o, incluso, incrementar su patrimonio. Se trata, por tanto, no de una responsabilidad surgida propiamente por la explotación marítima de la nave, si no que se asienta en la dimensión real del buque, como bien o cosa y que aplica, en todo caso, una regla más propia del Derecho común que del mercantil. Esta norma tendría como complemento la del artículo 600 que como veíamos sí que está ligada a una responsabilidad más semejante a la responsabilidad por el ejercicio de la empresa entendida como una actividad de organización la cual traslada riesgos económicos del empresario -en este caso el naviero- hacia terceros -los cargadores- ya sea que porque él mismo interviene contratando o lo hace a través de un dependiente/representante -el capitán- quien actúa en nombre y en interés de él.

De esta manera, y considerando que -*prima facie*- el artículo 603 determina para los copropietarios un régimen de responsabilidad esencialmente similar al del naviero del artículo 600, no son pocos los que han considerado que el C. Com. establece un régimen de responsabilidad objetivo del propietario (único o en condominio) del buque no sólo por las cantidades invertidas en él, sino

también por las obligaciones de resarcimiento a las que diera origen la conducta del capitán que incumple sus obligaciones frente a los cargadores del buque, aun considerando -y esto es lo más grave- que no fue el propietario quien contrató al capitán y que su buque no se explota por cuenta y en interés de él, sino de un tercero -el naviero- quien posee y opera la nave.

La teoría de la responsabilidad del propietario derivada de la conducta del capitán no es nueva e, indudablemente, aunque existan hoy regulaciones internacionales que apuntan en ese sentido, ésta hunde sus raíces en la etapa de la codificación y en aquellas compilaciones normativas anteriores que le sirvieron de antecedente. De todo esto da cuenta la doctrina más clásica que también menciona los fundamentos esta postura, la cual -dicho sea de paso- ya se veía difícil de sostener a inicios del siglo pasado (Danjon, 1932, página 166). En efecto, la teoría de la responsabilidad objetiva se fundamentaba ya en ese entonces en presupuestos bastantes cuestionables, pues se consideraba que el propietario debería responder frente a terceros porque es la propiedad la que obtiene las ventajas de enviar un buque a navegar y la que finalmente introduce o incrementa un riesgo para terceros (Danjon, 1932, página 166).

Ante estas afirmaciones poco se podría añadir a los cuestionamientos que tradicionalmente se les han planteado. Incluso los defensores de la teoría clásica/objetiva entienden que las razones de tal postura habría que buscarlas en otro lado y no en aquellas que en contra de la evidencia y la técnica de la gestión naval no se atreven a diferenciar entre “provechos y cargas y ventajas y riesgos de la empresa” (Danjon, 1932, página 166). Hubo un posterior refinamiento de planteamientos que mostraron conclusiones más sofisticadas y que de alguna manera sustentan en buena parte lo que hoy en día vemos en el amplio panorama de los tratados y convenios internacionales que se ocupan de la responsabilidad de propietarios y navieros. De esta forma, la teoría de la responsabilidad objetiva no se vio fundamentada más en una cuestión de Derecho sino, más bien, en una de hecho, derivada de las dificultades que enfrentaban los terceros para conocer la correcta identidad de quien explotaba la nave con el fin de plantear las reclamaciones correspondientes.

En efecto, los problemas que identidad/ identificación que giran en torno a la figura de naviero ya eran conocidos desde hace mucho. A diferencia de una explotación -empresa-terrestre, los terceros que entran en contacto con los dependientes de una explotación marítima se han enfrentado -usualmente- a la dificultad de identificar al titular de la misma. Esta situación se vuelve especialmente apremiante cuando se busca obtener una reparación o exigir el cumplimiento de obligaciones contractuales. Las deficiencias en la publicidad jurídica provienen del bien conocido hecho que no existe un registro de navieros o armadores que despliegue efectos con un grado suficiente de oponibilidad para estos fines. Por el contrario, los ordenamientos jurídicos por lo general prevén y regulan un registro de propiedad, lo cual facilita enormemente el acceso a la identidad de -por lo menos- el o los propietarios del buque.

### **Crítica a la teoría clásica**

Aun admitiendo que los fundamentos de la llamada teoría clásica -a los cuales me referiré luego- siguen siendo el soporte de muchas de las disposiciones que podemos ver en las normas nacionales e internacionales modernas, habría que distinguir adecuadamente cuáles son los supuestos de responsabilidad del propietario el buque para saber en qué casos esta teoría justifica adecuadamente la responsabilidad y cuando, en cambio, su sustento es otro.

Empecemos entonces por las normas del C. Com. a las que me he referido en extenso en este trabajo. Por un lado, es innegable que los artículos del C. Com. cuando hacen referencia a responsabilidades -ya sea del propietario, como del naviero- están limitándolas a un ámbito muy concreto. La naturaleza de la regulación contenida en el Libro III del C. Com. relacionada al comercio marítimo rara vez escapa de la órbita del Derecho privado y aunque en estricto algunas de sus normas pudieran ser consideradas como de Derecho público (por ejemplo, el régimen del capitán como funcionario), el tiempo y las circunstancias en que fueron aprobadas determina la clara ausencia de disposiciones relativas a una regulación administrativa de la navegación. Por esa razón, nunca se ha dudado del carácter privado -habría que determinar si mercantil- de las responsabilidades allí mencionadas.

Considerando esto se podría resumir la idea diciendo que en realidad las normas de los artículos 599, 600 y 603 hacen referencia a obligaciones privadas surgidas de la explotación de la nave. En estricto -de acuerdo a la lógica del C.Com.- de aquellas que se originan -principalmente, pero de no forma exclusiva- en un contrato de fletamento. De esto da cuenta el artículo 600 cuando se refiere a la responsabilidad del naviero, quien actúa como fletante/porteador, y la aparente extensión de dicha responsabilidad que encontramos en el 603 hacia los copropietarios y/o -dependiendo de la interpretación- hacia el dueño único.

Lo cierto es que esto no es así -aunque lo parezca- y las razones de esto están justificadas en situaciones de distinta índole y que trataré de resumir de forma sistemática. Adelanto al inicio de esta explicación que el artículo 603 está haciendo referencia a un supuesto similar al del artículo 600 pero a la vez distinto y que, por lo tanto, es necesario diferenciar. Para poder entender adecuadamente el artículo 603 hay que mirar el contenido del artículo 602. Sólo interpretando conjuntamente ambos preceptos se puede extraer un sentido coherente y sistemáticamente correcto del mismo.

La deficiente técnica empleada por el C. Com. no distinguió de forma adecuada un conjunto de normas que tienen al artículo 602 como base de interpretación. El artículo 602 regula de forma fragmentada una institución tan antigua como el Derecho marítimo mismo que, dependiendo de la legislación, ha recibido nombres variados: condominio naval, copropiedad naval, sociedad de armamento, *Partenreederie*, etc. El asunto es que el C. Com. y sus antecedentes españoles y franceses copiaron de forma incompleta pasajes de la Ordenanza de la Marina Francesa de 1681, la cual a su vez evidenciaba errores de recepción de esta figura procedente de los ordenamientos germánicos (Calderón-Burneo, 2012b, página 385). Lo cierto es que hasta nuestros días ha llegado una regulación (artículo 602 del C. Com.) confusa y -hasta cierto punto- contradictoria que mezcla términos vinculados tradicionalmente a las sociedades mercantiles con otros que son -en cambio- más propios de la copropiedad del Derecho común (Calderón-Burneo, 2012b, página 379).

La complejidad que rodea la integración del contenido incompleto del artículo 602 desviaría

notablemente la discusión que aquí planteo, por lo que no parece ser el lugar adecuado para tratarla. Sirva como conclusión que en realidad lo que está regulando dicho pasaje del C.Com. es una institución muy propia del Derecho marítimo y que tuvo un desarrollo importante durante la edad media -especialmente- y que incorporaba la forma de funcionamiento de las sociedades mercantiles modernas, mucho antes que éstas aparecieran en la escena jurídica. En ese sentido, lo que interesa al C. Com. es la actividad de explotación del buque que de forma conjunta realizan los copropietarios más que el hecho de ser condóminos. Aunque el artículo 602 no lo diga expresamente, esa es la pieza que activa la regulación especial que dicho mandato establece y que además desarrolla por partes a lo largo de los artículos que le siguen, entre ellos evidentemente el artículo 603 (Calderón-Burneo, 2012a, páginas 151 y ss.).

Dicho esto se puede entender la razón por la cual el C. Com. asigna una responsabilidad dinámica -por la explotación- a los copropietarios -y no al propietario único- y está claro que básicamente es así porque entiende que en los supuestos del condominio naval los propietarios asumen la explotación conjunta del buque que les es común, es decir, son -todos- propietarios navieros, por eso la remisión expresa al artículo 600, ya que el capitán será, en ese caso, un dependiente suyo, y las obligaciones que ellos -a través del naviero gestor- hayan contraído con los cargadores, darán origen a responsabilidades derivadas del incumplimiento de las mismas.

Por las razones expuestas me atrevo a considerar que el C.Com. escapó a la tendencia de responsabilizar al propietario por las obligaciones contraídas en la explotación marítima del buque, es decir, si finalmente es responsable de las mismas lo es en su calidad de naviero y no de mero propietario. Es más, aquellas garantías que favorecen a ciertos tipos de acreedores involucrados directa o indirectamente en la empresa marítima y que -desde siempre- han sido considerados como privilegios recaen sobre el buque mismo y no en la figura del propietario (Schoenbaum, 2004, página 188; y para una revisión actualizada de su régimen confrontar Alonso Ledesma, 2012, páginas 293 y ss.). La redacción de diversos pasajes del C. Com. aclara esto al señalar en el art. 597 que “Los buques afectos a la

responsabilidad de los créditos expresados en el artículo 593 (...)”; y, también, cuando delimita fondo de garantía de dichos créditos al señalar en los artículos 594 y 595 que: “Si el producto de la venta no alcanzare a pagar a todos los acreedores comprendidos en un mismo número o grado, el remanente se repartirá entre ellos a prorrata”; y, “Otorgada e inscrita en el Registro mercantil la escritura de venta judicial hecha en pública subasta, se reputarán extinguidas todas las demás responsabilidades del buque en favor de los acreedores (...)”.

A pesar de todo lo dicho, no deben soslayarse las salvedades ya mencionadas del artículo 599, donde las pretensiones indemnizatorias se originan en obligaciones contraídas a nombre de quien dirige la explotación del buque pero que redundan en un beneficio económico indirecto del propietario al conservar y/o incrementar el valor de la nave. Esto último constituye el fundamento de la responsabilidad allí establecida que busca evitar un enriquecimiento sin causa por parte del propietario.

Hoy en día las normas suelen explicar mejor reparto de responsabilidades en el contexto de la separación propietario/naviero a la que, por cierto, se han sumado otros personajes. Se podría citar, por ejemplo, la *Carriage of Goods by Sea Act (COGSA)* estadounidense la cual refiriéndose al contrato de transporte de mercancías -y no al fletamento como el C. Com.- sitúa en cabeza del transportista el deber de ejecutar lo pactado en el contrato. El transportista es definido por esa ley como el propietario o el naviero quien celebra un contrato de transporte con el cargador -esto es lo determinante- lo cual podría incluir, también, a intervinientes que no califiquen ni siquiera como porteadores efectivos. En efecto, la doctrina no duda al afirmar que el transportista podría ser el propietario o, en todo caso el naviero del buque, aunque el término transportista -*carrier*- se podría aplicar sin problemas al *freight forwarder*, al NVOCC -*Non-vessel operating common carrier*- o al fletante (Schoenbaum, 2004, página 617), lo determinante es, como se ha mencionado, la celebración del contrato con el cargador.

### **La responsabilidad del propietario desde el punto de vista de la regulación de la navegación**

Como comentaba antes, la responsabilidad derivada de las obligaciones contractuales que asume el naviero rara vez incluyen en el elenco de sujetos responsables al propietario, salvo aquellas situaciones mencionadas con precisión en el C. Com.

Sin embargo, en el vasto ámbito de las normas que regulan la navegación marítima no siempre las conclusiones son las mismas. Se podría especular sobre las razones que determinan este cambio, aunque -en mi opinión- la ya aludida dificultad de identificación adecuada de los navieros, operadores y demás gestores de la nave yace en el sustrato de toda imposición de una responsabilidad estricta sobre el propietario.

Una de las tendencias actuales del Derecho marítimo es la ser objeto de una progresiva unificación internacional. Las razones de este proceso son más que obvias en un negocio que tiende por inercia a ser transfronterizo y que explota, principalmente, un bien itinerante que suele trasladarse por territorios pertenecientes a distintas jurisdicciones. Esta unificación se produce a través de tratados y convenciones la cuales incorporan directamente a los ordenamientos domésticos normas elaboradas por organismos internacionales, ya sean de carácter público o privado. A veces, esta uniformidad se produce también a través de leyes modelo que inspiran normas nacionales de contenido similar.

El ordenamiento peruano no escapa a esta tendencia. De hecho, la renovación normativa de nuestro Derecho marítimo ha venido impulsada por convenios y tratados que el Perú ha suscrito durante las últimas décadas y que se han mostrado claramente más ágiles que las iniciativas internas para actualizar el contenido del Libro III del C. Com. Ciertamente, el número de normas internacionales existentes es amplio y, además, no todos los convenios internacionales relacionados con cuestiones marítimas han sido suscritos por el Perú. Considerando esto me centraré en aquellos que son más relevantes y los contrastaré con la normativa interna. He tomado como ejemplo la regulación concerniente a la responsabilidad del propietario del buque por contaminación

del medio marino debido, principalmente, a que se trata de uno de los supuestos más comunes dónde un régimen de responsabilidad objetiva o estricta recae sobre él independientemente de su calidad de gestor náutico.

Dentro de este contexto resalta por su importancia el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil de 1969 -CLC por sus siglas en inglés- el cual ha sido actualizado mediante los Protocolos de 1976 y 1992. Este documento se ocupa de la responsabilidad civil por contaminación causada por crudo y tiene como finalidad asegurar una compensación de los daños causados por el vertido de crudo resultante de accidentes marítimos en los que se hallen comprometidos buques tanque. El CLC 1969 establece la responsabilidad "estricta" -es decir, objetiva- del propietario del buque por los vertidos contaminantes, aunque -si concurren ciertos presupuestos- esta responsabilidad puede limitarse. El CLC 1992 incidió en la delimitación del ámbito espacial donde se produce la contaminación. Se precisa que tiene que ocurrir en territorio, incluido el mar territorial, de un Estado contratante. De esta forma, lo determinante no es tanto dónde se produce el evento contaminante sino dónde recaen los efectos del mismo. Según el CLC 1992 aunque el evento se produzca en territorio de un Estado no contratante o, incluso, en aguas internacionales, los Estados podrán realizar las medidas de prevención que sean necesarias para evitar los daños.

Ahora bien, el CLC 1992 también impone una responsabilidad objetiva al propietario del buque tanque del cual se han producido los vertidos que han causado los daños. En este caso quien solicita la reparación de los daños deberá probar que el daño producido por la contaminación fue causado por petróleo crudo y que además éste provenga de una nave cuyas características la incluyan dentro del repertorio de naves a las que la convención se aplica. El propietario será aquel que aparezca registrado como tal y en ausencia de registro será reputado como propietario aquel quien lo sea. Hay que mencionar también la opción aplicada a naves que son propiedad de un Estado pero que realizan una navegación comercial, en ese caso propietario será aquella compañía que lo explota y que se encuentra registrada en dicho Estado. Finalmente, cuando el incidente consista a su vez en una cadena de eventos, se considerará propietario del buque a aquel que

lo era cuando se produjo el primero de ellos (Tsimplis, 2014, páginas 373-378).

Lógicamente en torno a este sistema de responsabilidad abundan los matices. El hecho de que exista o no culpa alguna de los operadores o tripulantes de la nave es irrelevante, basta sólo que se ha haya producido la contaminación. Es preciso mencionar que la responsabilidad del propietario desaparece ante la ocurrencia de determinadas situaciones que la propia convención señala: a) en caso de guerra, hostilidad, guerra civil o fuerza mayor en sentido estricto; b) que el daño sea causado totalmente por la acción u omisión de un tercero que tenía la intención de causar el daño y; c) que el daño sea causado totalmente por la negligencia u otro acto lesivo de cualquier gobierno o autoridad responsable del mantenimiento de luces u otras ayudas de la navegación. Por otro lado, el propietario no será responsable, o lo será parcialmente, por los daños sufridos por la persona que dolosa o de forma negligente causó todo o parte de los daños (Ruiz Soroa/Martín Osante, 2006, página 389).

Difícil resulta encuadrar todo este esquema normativo cuando se da una mirada a la norma nacional debido la falta de coincidencia, aunque, a decir verdad, tampoco se contraponen. En efecto, el art. 288 del Reglamento del D.L. 1147 establece también una responsabilidad objetiva, pero incluye deliberadamente no sólo al propietario sino a otros sujetos. Dicho artículo señala que:

El propietario, armador u operador de una nave, artefacto naval, instalación acuática o terrestre, es responsable objetivo de los daños por contaminación que se produzcan con motivo de los derrames o descargas de sustancias contaminantes que le sean imputables. Cuando los daños por contaminación son producidos por 2 o más naves, los respectivos propietarios, armadores y operadores son responsables solidariamente.

No menciona tampoco que se trate de una responsabilidad solidaria de todos los allí mencionados, en caso que se verifique que una nave es operada por un sujeto distinto a su dueño. Habrá de precisarse, en todo caso, contra quien se dirigen las imputaciones por la infracción cometida o, si es necesario, contra

quien ha de dirigirse una eventual acción de indemnización ante los tribunales ordinarios.

Aunque el CLC 1992 ha sido ratificado por el Perú, el caso -como vemos- es que la norma peruana resulta siendo más inclusiva, pues no se refiere únicamente al propietario de buque tanque, ni que tampoco limita el evento dañoso a un tipo de vertimiento específico. En cualquiera de los supuestos, por tanto, el propietario podrá ser -entonces- responsable por la contaminación causada ya no sólo por hidrocarburos sino también por cualquier sustancia contaminante. Habrá que precisar, también, que las tablas de limitación de la responsabilidad que se incluyen en el CLC 1992, los baremos relativos al tonelaje y los criterios respecto de las embarcaciones allí mencionados devendrían en inaplicables a un sinnúmero de circunstancias que -por el contrario- sí caerían dentro del supuesto de hecho de la norma peruana. Más allá de eso no debe perderse de vista la situación concreta al analizar la aplicación de una u otra norma, pues en algunos casos estaremos frente a una responsabilidad civil y en otros frente a una responsabilidad administrativa.

La amplitud del supuesto de hecho del art. 288 hace posible, en mi opinión, incluir en él aquellos casos de contaminación producida por vertidos o derrames de hidrocarburos “no comerciales”, es decir un tipo de contaminación producida por petróleo y lubricantes que no es causada por carga a granel transportada sino por aquella que está destinada al consumo del buque. Me explico, el Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Contaminación causada por combustibles de 2001 (Convenio de combustibles) y que el Perú no ha ratificado hasta la fecha, separa la contaminación a la que alude el CLC de la de aquella causada por combustibles, es decir, el Convenio de combustibles considera que hidrocarburos son “todos los hidrocarburos de origen mineral, incluidos los lubricantes, utilizados o que se vayan a utilizar para la explotación o propulsión del buque, y todo residuo de los mismos” (Martínez, 2012, página 842). El convenio de combustibles incorpora un elenco de sujetos responsables mucho mayor que el CLC 1992, medida que tiende claramente a favorecer la obtención de reparaciones y que se asemeja a lo que establece el Reglamento del D.L. 1147. Así, aunque el Convenio de combustibles hace referencia

directa a la responsabilidad del propietario, incluye dentro de este término al propietario inscrito, al fletador a casco desnudo, al gestor naval y al armador del buque. De esta forma, si el buque no está sujeto a la obligación de contar con un seguro obligatorio, el demandante podrá exigir el pago de la indemnización a cualquiera de las personas allí mencionadas, incluso al propietario que no explota su nave (Martínez, 2012, página 846).

## CONCLUSIONES

El entendimiento del régimen de responsabilidad del propietario del buque no puede desvincularse de la exigencia de una correcta delimitación conceptual del mismo. El problema no reside en saber qué es ser propietario sino cuándo y en qué casos las normas asignan una responsabilidad por ser propietario y cuándo por ser naviero/armador del buque. El C. Com. siguió una tendencia distinta respecto a los demás códigos decimonónicos al separar el concepto de naviero y de propietario. Sin embargo, hay cierta opacidad en sus normas al momento de diferenciar el régimen de responsabilidad de uno y otro. Como no podría ser otra forma, un código, por ser precisamente de comercio, se expresa de forma lacónica respecto al régimen de propiedad del buque, debido a que prefiere ocuparse de relaciones dinámicas, específicamente del empleo del buque en la navegación, razón por la cual la figura del naviero brilla con un aura especial a diferencia de la del simple propietario, quien hace -en todo caso- un aprovechamiento del bien alejado de los esquemas de especulación económica, situación que claramente aleja a su régimen del objeto de las normas mercantiles. En cualquier caso, lo más resaltante de las menciones que el C. Com. dedica al propietario están referidas a su régimen de responsabilidad.

El artículo 603 del C. Com. establece una responsabilidad por obligaciones contraídas en torno a la explotación marítima del buque. La ausencia de regulación de contratos modernos de empleo del buque es una característica de nuestro C. Com., el cual sólo incluye el fletamento por tiempo entre sus normas. Por esa razón, la responsabilidad del art. 603 está estrechamente ligada a deberes de custodia de la mercadería cargada en el buque. Además, la correcta interpretación del artículo 603 exige

que se considere que el supuesto de hecho que está regulando es de la actividad naviera de los condóminos, tal como se encuentra establecida en el artículo 602. Los partícipes de la copropiedad responden como conaveros y no sólo como copropietarios. No puede extenderse la aplicación del contenido del artículo 603 al caso del propietario único no naviero. En ese sentido, el contenido del artículo 602 es el que justifica una norma como la del artículo 603, no se pueden comprender ambos mandatos de manera independiente. El artículo 602, aunque no lo mencione expresamente, contiene el régimen jurídico de una forma asociativa típica del Derecho marítimo, con unos rasgos semejantes a los de las sociedades mercantiles modernas y que, debido a que carece de personalidad jurídica y patrimonio propio, presenta como garantía del cumplimiento de las obligaciones al interés que cada copropietario naviero tiene en el buque. Cada uno de ellos responderá de acuerdo a su participación en la propiedad.

La responsabilidad del propietario regulada en el artículo 599 constituye una excepción dentro de un cuerpo normativo que suele vincular de forma implícita la responsabilidad con la explotación de la nave. El fundamento no es el aprovechamiento directo producido por la inserción del buque en una actividad económica, sino el beneficio directo a la propiedad del titular que significan aquellas obligaciones contraídas por el capitán para reparar, habilitar y avituallar el buque, el acreedor en estos casos tendría que demostrar que tales créditos se emplearon en beneficio del buque.

El panorama que encontramos en las normas de carácter administrativo que regulan la navegación acuática y los tratados internacionales se alejan con frecuencia de la tendencia marcada por las normas de Derecho privado. Muchas veces la fundamentación que la imposición de una responsabilidad estricta sobre el propietario es la necesidad de facilitar reclamaciones indemnizatorias cuando un daño se ha producido. Esto se debe a que las pesquisas sobre la identidad del propietario del buque suelen tener más éxito si se las compara con aquellas otras que buscan saber quién es el titular de la empresa marítima. De esta forma, identificar al responsable es menos costoso y se traslada a él el interés por repetir contra los causantes directos de los daños. Un

buen ejemplo de este sistema se encuentra en los tratados internacionales y demás normas internas que se ocupan de la contaminación del medio marino.

## FUENTES DE INFORMACIÓN

### Fuentes bibliográficas

Calderón-Burneo, E. (2012a) *El condominio naval. Perspectivas de futuro*. España, Wolters Kluwer..

Danjon, D. (1932) *Tratado de Derecho marítimo*. T II. Traducción de Menéndez, F. España, Reus.

García-Pita y Lastres, J.L. (1999) El naviero, su régimen y su responsabilidad. En Ignacio Arroyo Martínez, Emilio M. Beltrán Sánchez y Ana Belén Campuzano Laguillo (Coordinadores): *La reforma de la legislación marítima* (Páginas 27-92). España: Thomson Reuters Aranzadi.

Girón Tena, J. (1958) *La evolución de la estructura y significado económico-jurídicos de la empresa en el Derecho Marítimo*. España: Editorial Sever-Cuesta.

Girón Tena, J. (1959) *El naviero: directrices actuales de su régimen jurídico*. Bilbao, España: Universidad de Deusto.

Ripert, G. (1954) *Compendio de Derecho marítimo*. Traducción de Pedro San Martín. Buenos Aires, Argentina: Tipográfica Editora Argentina.

Ruiz Soroa, J.M. / Martín Osante, J.M. (2006) *Manual de Derecho de accidentes de la navegación*. España, Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco.

Ruiz Soroa, J.M./ Gabaldón García, J.L. (2006) *Manual de Derecho de la navegación marítima*. España, Marcial Pons.

Schoenbaum, T. J. (2001) *Admiralty and Maritime Law*. Estados Unidos, Thomson West.

Tsimplis, M. (2014) Marine pollution from shipping activities. En: *Maritime Law*. Reino Unido, Informa Law.

Wüstendörfer, H. (1950), *Neuzeitliches Seehandelsrecht*. Alemania: Verlag J.C.B. Mohr.

### Fuentes hemerográficas

Calderón-Burneo, E. (2012b) Los rasgos evolutivos del condominio naval en las legislaciones modernas. Apuntes para una reforma. En: *Estudios de Derecho marítimo*. España, Thomson Reuters, 377-401

Martínez Gutiérrez, N. (2012) El convenio combustibles y la limitación de la responsabilidad. En: *Estudios de Derecho marítimo*. España, Thomson Reuters, 839-861.

Pulido Begines, J.L. (2010) El problema de la identificación de los titulares de la explotación del buque: las sociedades navieras. En: *Estudios de Derecho mercantil en memoria del profesor Aníbal Sánchez Andrés*. España, Thomson Reuters, 1815-1859.

### Fuentes legales

Congreso de la República (2005). Ley N° 28583. Ley de Reactivación y promoción de la marina mercante nacional. En *Diario oficial El Peruano*, Lima, Perú.